

La crescita economica di un territorio dove le attività legate a industria, commerci e turismo trovano condizioni favorevoli per uno sviluppo importante è connessa alla qualità delle infrastrutture, segnatamente a viabilità e trasporti.

La crescita del Varesotto ha conosciuto esaltanti avanguardie ma anche non poche difficoltà causate da pause, se non da veri 'buchi neri', nell'adeguamento appunto delle infrastrutture al passo veloce delle attività economiche, in alcuni casi pesantemente penalizzate da inopportune scelte, come la soppressione o il ridimensionamento di linee ferroviarie avvenuti in Valmorea e nel Luinese.

Ha trecento anni la nascita dell'industria lungo le sponde dell'Olonza, nessun insediamento italiano ha storia tanto importante. Varese e il suo territorio invece hanno avuto un rapido e importante incremento turistico che ai primi del Novecento si è affiancato a una già consistente attività industriale che, nel campo aeronautico in particolare, avrebbe dato primati internazionali al nostro Paese. E la prima autostrada costruita al mondo nel 1924 ebbe Varese come terminale, così come il primo esperimento di elettrificazione di una linea ferroviaria venne fatto sulla Milano-Varese-Porto Ceresio.

Dopo la seconda guerra mondiale la ripresa economica non fu accompagnata dalla dovuta attenzione a viabilità e trasporti da parte delle istituzioni: industria e turismo ne hanno sofferto, soprattutto in un Nord della provincia che aveva fatto molto per farsi dimenticare accettando di vivere della rendita di un sistema di comunicazioni decisamente obsoleto.

Solamente in questi ultimi anni si sono registrati segnali di risveglio grazie alle pressanti richieste dell'Unione Industriali e della Camera di Commercio, sempre concrete e propositive nella loro azione.

Varese inoltre si è finalmente decisa a coinvolgere uno studioso di trasporti del calibro di Francesco Ogliari che, prima a Malnate e poi a Ranco, allestendo un museo diventato famoso in Europa aveva ricordato a tutti la grandezza

A PROPOSITO DI TRASPORTI... E ALTRO. COLLOQUIO CON FRANCESCO OGLIARI

Un tema oggi particolarmente scottante, specie se riferito all'area varesina, come quello dei trasporti ieri, oggi (e domani) ha stimolato il colloquio con Francesco Ogliari, che da decenni dedica passione ed energie a questo aspetto della vita del nostro Paese, sia come studioso – è autore di una Storia dei trasporti italiani in sessanta volumi – sia come fondatore del Museo di Ranco, una collezione unica e ricchissima di testimonianze sulla storia dei mezzi di locomozione.

Pierfausto Vedani





Alla pagina precedente:

L'autobus parigino tipo Renault del 1934.

Uno scorcio verso il lago del Museo europeo dei trasporti (a sinistra, la vettura della funicolare Como-Brunate) e l'ingresso.

tava veloce, che legava paesi lontani e vicini e mi faceva entrare nel cuore il sogno di poterli visitare. Ciò che feci, non appena l'età me lo consentì e mi accorsi che... dove finiva il paese più vicino ne cominciava un altro con gli stessi problemi, simili ansie, analoghe attese. Da questi pensieri allo studio il passo è breve. Cercando di capire, ci si appassiona e tutto diventa – oggi si dice – coinvolgente.

Quali sono state le tappe fondamentali del suo percorso verso la fama di esperto e di storico dei trasporti?

Nel 1958 avevo già scritto una decina di libri, ma mi accorsi che nella bibliografia dei trasporti raramente erano citati testi italiani e nulla esisteva di organico riguardante il nostro Paese. Mi posi così il problema di interessare il racconto documentato su Milano e nacque il primo volume, *Dall'omnibus alla metropolitana*, che abbracciava oltre centocinquanta anni di storia. Un libro che ebbe un successo immediato, arrivando subito alla terza edizione, e mi confermò, anche per gli articoli giornalistici che se ne occuparono, l'esigenza di raccogliere ogni possibile documento anche per il resto della Lombardia. In questo modo giunsi, in breve, all'ottavo volume. Il sogno si stava ampliando: guardavo ormai alla vicina Liguria, al Piemonte e poi giù lungo tutta l'Italia, sino alla Sicilia, alla Sardegna e alle terre d'Oltremare... Fu così che in quindici anni uscirono sessanta volumi e cioè la "Storia dei trasporti italiani".

Hanno contribuito alla sua affermazione anche doti di divulgatore, che pochi giornalisti scientifici hanno: sono frutto di un metodo specifico affinato nel tempo o di un felice mix culturale?

L'insegnamento che nel tempo della mia vita ho svolto nel Diritto romano e, da una decina di anni, nel settore dei trasporti all'Università di Milano e allo Iulm, hanno affinato la mia abitudine a parlare con i giovani, con cui continuo a intessere dialoghi sereni facendo con loro anche valutazioni plurisetoriali. Il metodo specifico è l'aver dedicato tanto tempo al latino e al greco ma anche altrettanto alla fisica, alla chimica e

della civiltà dei trasporti. E a Francesco Ogliari "Lombardia Nord-Ovest" ha chiesto di tracciare una panoramica della vicenda del trasporto varesino legata anche alle prospettive future. Per presentarlo ai nostri lettori abbiamo scelto la formula dell'intervista.

Francesco Ogliari, giurista, umanista e scrittore, è diventato un riferimento internazionale della scienza e della tecnica strettamente connesse al pianeta dei trasporti. Quando e perché si è accesa in Lei una passione che le è costata studi e impegni aggiuntivi?

Dovrei cominciare a rispondere ritornando indietro nel tempo. Sessant'anni or sono mio nonno Francesco, che aveva lasciato la Corte di Appello di Milano per limiti di età, da buon pensionato al pomeriggio mi portava, quale unico nipote, a Lambrate e dopo avere viaggiato sul tram, seduti nel salottino dove fumava beatamente il sigaro, restavamo insieme per almeno due ore in stazione a veder passare i treni. Mi affascinava quel mondo che transi-

Il *Wurth*, una carrozza olandese del 1828.

Il *Break Vagonette*, carrozza del 1880 adatta al trasporto di persone e merci leggere.

alla matematica, nella speranza di assaporare quell'unicità della cultura che dona serenità.

Può ricordare che cosa rappresenta oggi il Museo dei trasporti di Ranco per la comunità italiana e internazionale? Una volta c'era solamente il Museo di Lucerna...

Posso solo dire che i quaderni conservati al museo di Ranco che vengono firmati al termine della visita hanno raccolto ormai oltre un milione di firme con i relativi giudizi. Sono questi la mia gioia più grande.

Il recente riconoscimento internazionale attribuito al suo museo per lei è punto di arrivo o stimolo ad 'andare più oltre' nell'affascinante storia dei viaggi dell'uomo? Ci sono prospettive di documentare a Ranco l'avventura nello spazio?

L'affascinante storia dei trasporti mi dona continuamente voglia di andare oltre. Sono stato a Cape Canaveral per organizzare una presenza dei viaggi planetari nel mio museo e spero proprio di esserci riuscito.

Quando nacque l'idea del museo e come si sviluppò?

Nel 1960 rientravo da Parigi e, a Domodossola, affacciandomi al finestrino del treno vidi un *Gamba de legn* nel cortile di uno stabilimento metallurgico. Stimolato da una forza che ancor oggi non so spiegarmi, scesi dal treno con la valigia e mi recai all'Officina Fratelli Galtarossa dove il presidente, commendator Giacomo, mi accolse con simpatia. In breve gli chiesi di poter acquistare quella locomotiva a vapore, a ricordo di un'epoca che a Milano era terminata tre anni prima. Mi donò la locomotiva che trasferii nel giardino della casa dei miei nonni a Malnate, realizzando così il primo nucleo di un museo che si sviluppò velocemente fino a esaurire la sua capienza. Nel 1987, ormai 'pressato' dalla serie di reperti che ero riuscito a recuperare, con l'intenzione di dar vita a un'accurata e degna storia dei trasporti, doveti cercare un'altra sede per il museo. La fortuna mi giunse dalla località di Ranco, sempre in provincia di Varese, sul lago Maggiore.



E il Museo europeo dei trasporti è diventato la mia sempre 'innamorante' realtà.

C'era una voglia di museo tra gli addetti ai lavori: nella sua impresa ha trovato veri amici? Le piace ricordarne qualcuno?

Di veri amici ne ho incontrati e ne incontro continuamente. Il rispetto al concetto di raccogliere anche per la propria gioia, ma soprattutto perché qualcosa del passato resti per le generazioni che verranno è un desiderio contagioso e i proseliti sono ben più di quanto si pensi. A uno a uno ricordo nella mia mente e nel mio cuore gli amici che mi hanno donato e mi porgono la loro benevolenza. In particolare anche coloro che hanno portato al museo testimonianze e oggetti accanto ai quali è stato posto un cartello indicante il nome del donatore.

Quali sono i 'pezzi' esposti a Ranco che più le sono cari e perché?

Per un innamorato tutti i momenti di un amore vero hanno lo stesso valore.



Sono migliaia gli studenti che arrivano a Ranco da tutta Italia: che cosa li affascina di più?

Sono davvero migliaia e migliaia gli studenti che ogni anno vengono al museo. Ne ammiro la composta attenzione e talvolta il richiamo di alcuni di loro ai compagni più vivaci, in perpetuo movimento, perché siano attenti e silenziosi in una raccolta di cultura e di umanità. Un'ottima generazione che entra nella vita.

C'è qualcosa del presente che la riporta con intensità al suo passato di appassionato di trasporti?

Circa vent'anni fa, quando in me si faceva più forte l'ansia di rivedere le funicolari del Sacro Monte e del Campo dei Fiori, pregai la pittrice malnatese Liana Buzzi di effigiare il percorso delle funicolari e il più bel balcone della Lombardia. Ne è scaturito un quadro che fa mostra di sé sopra la discesa alla stazione della linea 1 della metropolitana di Milano, fermata 'Villa Fantasia', ricostruita al vero nel museo di Ranco. Ho voluto apporre questa scritta: "L'insipienza di un'epoca distrusse". Non appena completati i lavori anche per la funicolare del Campo dei Fiori, avrò il piacere di aggiungere: "E la saggezza di un'altra epoca ricostruì". Senza polemica: alla fine, è sempre con le rovine che si ricostruisce e, dopo tutto, i corsi e i ricorsi nella Storia esistono anche nel nostro tempo...

Il museo suggerisce anche forti collegamenti al territorio, a questo Varesotto che ha una grande storia e un presente e un avvenire fatti di certezze. Quale mezzo di trasporto in particolare ha giocato un ruolo di primo piano nello sviluppo economico e turistico delle nostre zone?

Il mezzo di trasporto su rotaia è stato nel secolo scorso il primo 'attor giovane' che ha giocato il ruolo di trascinatore nello sviluppo economico. All'inizio del XX secolo le linee di Varese e della plaga erano sviluppate e andavano completandosi in modo eccezionale: da Varese alla Prima Cappella con le funicolari sino al Sacro Monte e al Campo dei Fiori; da Varese a Ghirla e a Luino nonché da Luino a Ponte Tresa; da Cittiglio a Bosco Valtravaglia e a Molino d'Anna con l'interscambio con la linea proveniente da Ghirla; da Varese ad Angera. I convogli delle Ferrovie Nord che, a vapore, allacciavano Milano a Varese in un'ora esatta e, da qui, la combinazione tram più funicolare che raggiungeva il Campo dei Fiori in quaranta minuti rappresentavano il massimo aggiornamento della scienza e della tecnica nei trasporti, dando a quel magico *floreat Vari-sium* il senso del floreale, ma anche di un avvenire costruttivo. E proprio da questo sistema di collegamenti il turismo varesino ricevette impulso. Le Ferrovie della Società Mediterranea e poi, nel 1905, delle Ferrovie dello Stato, col-



legavano Milano a Varese grazie alla trazione elettrica-terza rotaia in cinquanta minuti, prolungandosi a Porto Ceresio in un'ora e dieci minuti. Si avviavano i lavori, mai completati, per la continuazione da Porto Ceresio a Ponte Tresa, mentre il battello era pronto all'imbarcadero di Porto Ceresio per raggiungere Lugano passando sotto il Ponte di Melide in cinquanta minuti. In sostanza: Milano-Lugano, attraverso Porto Ceresio, in due ore. Tempi e volontà inimmaginabili per noi che non sappiamo più rispettare queste percorrenze e le abbiamo peggiorate ignominiosamente. Anche la dignità delle vetture era splendida e le lodi della stampa indugiavano con grande favore sui particolari del loro arredamento.

Professore, siamo stati terra di primati nei trasporti, abbiamo infatti avuto la prima autostrada in assoluto; da Malpensa i Caproni e dalla Schiranna i Macchi hanno mandato in quota i loro leggendari aerei; il collegamento ferroviario Fnm con Milano è a sua volta storico. Perché dopo i fasti così tanti anni di abbandono e decadenza in un settore vitale?

La nostra è stata terra di primati. L'autostrada, concepita, voluta e realizzata da Piero Puricelli, è passata dall'ideazione all'inaugurazione nel breve periodo che va dal 26 marzo 1923 al 21 settembre 1924. Questi sono tempi da

legenda se raffrontati all'oggi, dove lo stesso periodo sarebbe stato impiegato per esaminare l'ipotesi di "portare avanti il discorso di un discutibile progetto al quale apportare tutte le variazioni ipotizzabili"... È amara la mia dichiarazione, ma è quella dell'impotenza di un tempo – il nostro – capace di grandi squilibri verbali e incapace di realizzazioni in tempi degni e sopportabili. Allora carretti a mano e persone a scavare con il piccone e la pala; oggi macchine semoventi a grandissima capacità. Senonché dei gloriosi nomi di persone che hanno fatto l'Italia si parla raramente: per scoprire Piero Puricelli si deve andare alla Fiera di Milano e trovare la sala a lui intestata. Presiedette la Fiera internazionale per un decennio, fu rettore dell'Istituto dei ciechi per vari lustri, portò benessere nei settori d'attività più disparati. Come ringraziamento fu nominato 'conte di Lomnago'. E se passiamo a Gianni Caproni, ai fratelli Macchi, ai loro aerei che hanno fatto trasvolare 'l'Ala d'Italia' in tutto il mondo, ci accorgiamo che le nuove generazioni non hanno mai sentito parlare di loro. Hanno vissuto in un periodo che per cinquant'anni è stato cancellato dai ricordi, quasi che solo le imbecillità avessero avuto stanza in tale ambito di tempo. Eppure, a fronte dei misfatti, vi sono state tante realizzazioni da ascrivere a singole persone che bene hanno operato per l'Italia. Timidamente si co-

Alle pagine precedenti:

La locomotiva a vapore del Consorzio cooperativo Ferrovie Reggiane, costruita nel 1907.

L'elettromotrice bitensione 'Abbiategrosso' risalente al 1914 e rimasta in servizio a Milano sino al 1968.

In questa pagina:

Il tram a cavalli con imperiale in servizio dal 1876 sul percorso Milano-Regio Parco di Monza.



mincia a parlare della 'Storia' in prima serata televisiva. È sembrato quasi – e lo dico con profonda tristezza –, utilizzando il senatore a vita Trilussa, che alcuni nani abbiano avuto terrore di singoli grandi che li avevano preceduti e, per paura del confronto, abbiano tentato di cancellarli, oscurando tutto.

E in termini di tempo quanto oggi ci divide dall'avanguardia internazionale dei trasporti? Un esperto come Francesco Ogliari quali indicazioni può dare per risolvere gli attuali problemi dei collegamenti della nostra provincia?

È difficile che la nostra zona possa entrare nella storia quale avanguardia internazionale dei trasporti. Ciò può avvenire su grandi direttrici di livello europeo quali la Torino-Milano-Venezia e la Milano-Roma-Reggio Calabria con il ponte sullo Stretto di Messina e il prolungamento sino a Palermo. Ma da queste fonamen-

tali arterie qualcosa di grande può nascere nella nostra terra, se cent'anni fa, quasi, si era potuto realizzare la Ferrovia della Valmorea quale aggiramento del nodo già carico di Como-Chiasso, e anche come sveltimento del collegamento fra Torino-Novara e il Gottardo passando per Luino. Per Varese sono inderogabili la 'bretella' Arcisate-Stabio rivalutando e rivalorizzando così la linea Varese-Porto Ceresio; un collegamento con Malpensa e con Novara con abilitazione, quindi, all'intero Canton Ticino per l'utilizzo dell'hub di Malpensa. È necessario passare nel concreto all'unificazione delle due stazioni di Varese (Ferrovie Nord e Stato) in un unico complesso interdiagonale anche con le autolinee dell'intera plaga, recuperando alla città tutta la zona separata, oggi, dalla ferrovia per Porto Ceresio. E ancora benedette considero le volontà, in parte realizzate, del ripristino delle funicolari

In scorcio, verso il lago: la vettura della funicolare a trazione elettrica Como-Brunate; la vettura tramviaria apparsa nel 1928, uno dei cinquecento esemplari acquistati dalla milanese Atm; il vagone presidenziale costruito dalla Ganz di Budapest nel 1931.

Le fotografie che corredano l'articolo (salvo quella a p. 74) sono state realizzate da Antonio Bandirali.



per il Sacro Monte e il Campo dei Fiori. Sono un luogo di fede e il 'più bel balcone della Lombardia' che vengono restituiti ai cittadini della nostra regione in un parco tra i più suggestivi e importanti d'Italia, che spazia su sette laghi.

Anche la situazione ambientale gioca a favore del recupero di mezzi che sembravano destinati alla pensione o quasi: oggi si guarda con moltissima attenzione a treno e tram, e tuttavia vengono proposti anche convogli ferroviari ad alto impatto, come quelli dell'Alta velocità. Come si può raggiungere il massimo grado di compatibilità tra ambiente e trasporto?

Oggi l'espressione 'Alta velocità' è spesso ricompattata in 'Alta capacità', ma, al di là delle sigle che a volte ci rendono maestri nel far sorridere il mondo (così come il treno ad 'Alta frequentazione', anche quando è vuoto...), quello che conta è che vi sia la compati-

bilità fra i mezzi e la zona dove funzionano. È fantastico guardare alle opere in corso nella finitima Svizzera per far passare ad alta velocità il treno da una parte all'altra della Confederazione in un'ora, ma completamente in galleria. E non è fantascienza, perché le opere sono in corso e la maggior parte delle persone attualmente viventi, con cronometrica precisione, potrà utilizzarle. Da noi, spesso, c'è da domandarsi se i progetti e le date vengano indicati per i viventi o per i trapassati o, nelle migliori delle ipotesi, per i figli allorché saranno adulti. Ne è prova l'Alta velocità fra Torino e Venezia, che vede ora i cantieri in corso, dopo vent'anni di bla-bla-bla.

Dove ci porterà la tecnica dei trasporti? Che cosa si sta sperimentando o ipotizzando?

Quanto da me indicato non è la frontiera dei trasporti: è solo l'utilizzo di quanto esistente

con visioni aggiornate al terzo millennio. Ormai il declino della ruota, dopo seimila anni dalla 'ruota di Ur', è alle sue prime applicazioni. Il motore lineare, il cuscinio d'aria, l'avanzamento magnetico sono usciti dalle sperimentazioni per proiettarsi nel quotidiano. Qui sì ci vorrà un quarto di secolo. Questa volta i nostri figli an-

dranno a settecento-mille chilometri all'ora sulla terra. O, meglio, lievemente staccati dalla terra, ma non in cielo.

Professor Ogliari, sarà pur sempre una gioia andare al Sacro Monte e al Campo dei Fiori con la funicolare...

FRANCESCO OGLIARI: UNA VITA, A OGGI



Francesco Ogliari è dottore in Giurisprudenza, avvocato, dottore in Diritto canonico e dottore in Filosofia.

Numerose le onorificenze di cui è stato insignito:

- Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine al merito della Repubblica italiana
- Ufficiale dell'Ordine al merito della Repubblica francese
- Medaglia d'oro dei benemeriti della Scuola, della Cultura e dell'Arte del Ministero della Pubblica Istruzione
- Cittadino benemerito di Milano con medaglia d'oro del Comune di Milano
- Cittadino benemerito della Provincia di Milano con medaglia d'oro della Provincia
- Cittadino benemerito della Provincia di Varese
- Medaglia d'oro per il Turismo.

Altresì numerosi i campi d'attività in cui ha operato e tuttora opera:

- Avvocato patrocinante in Cassazione
- Professore di Trasporti all'Università Iulm di Milano
- Scrittore di trasporti, storia e ricerca, saggistica, diritto, attualità (275 volumi)
- Giornalista
- Assessore alla Cultura e allo Spettacolo del Comune di Milano dal 1975 al 1980
- Per due legislature membro del Consiglio superiore della Pubblica Istruzione
- Consigliere tecnico-scientifico della Sacra Congregazione dei Seminari e delle Università degli studi della Città del Vaticano per sette anni
- Assessore ai Trasporti, Traffico, Mobilità e Turismo del Comune di Varese per tre anni
- Presidente dell'Azienda varesina trasporti dal 1998
- Presidente della Società nazionale Dante Alighieri - Milano da ventotto anni
- Presidente onorario del Centro internazionale Ricerche giuridiche e iniziative scientifiche
- Vicepresidente del Circolo della stampa di Milano
- Consigliere dell'Automobile Club d'Italia - Varese
- Presidente della Federazione nazionale Amici della ferrovia da trentuno anni.

Ha inoltre presieduto:

- Per venticinque anni il Museo nazionale della scienza e della tecnica Leonardo da Vinci di Milano
- Per sei anni gli Affari generali e il Bilancio del Teatro alla Scala di Milano
- Per ventidue anni direttore della "Rivista internazionale di storia della scienza"

In quarant'anni di appassionante ricerche ha realizzato il Museo europeo dei trasporti di Ranco con ingresso gratuito sul quale l'Unesco ha recentemente posto il sigillo 'Memoria dell'Umanità' e la Provincia di Varese l'indicazione 'Preziosità da vivere'.